# LA VIE AU GRAND AIR

**ABONNEMENTS**
PARIS..... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 0
PROVINCE. — 15 fr. — 8 fr. »
ÉTRANGER — 20 fr. — 10 fr.

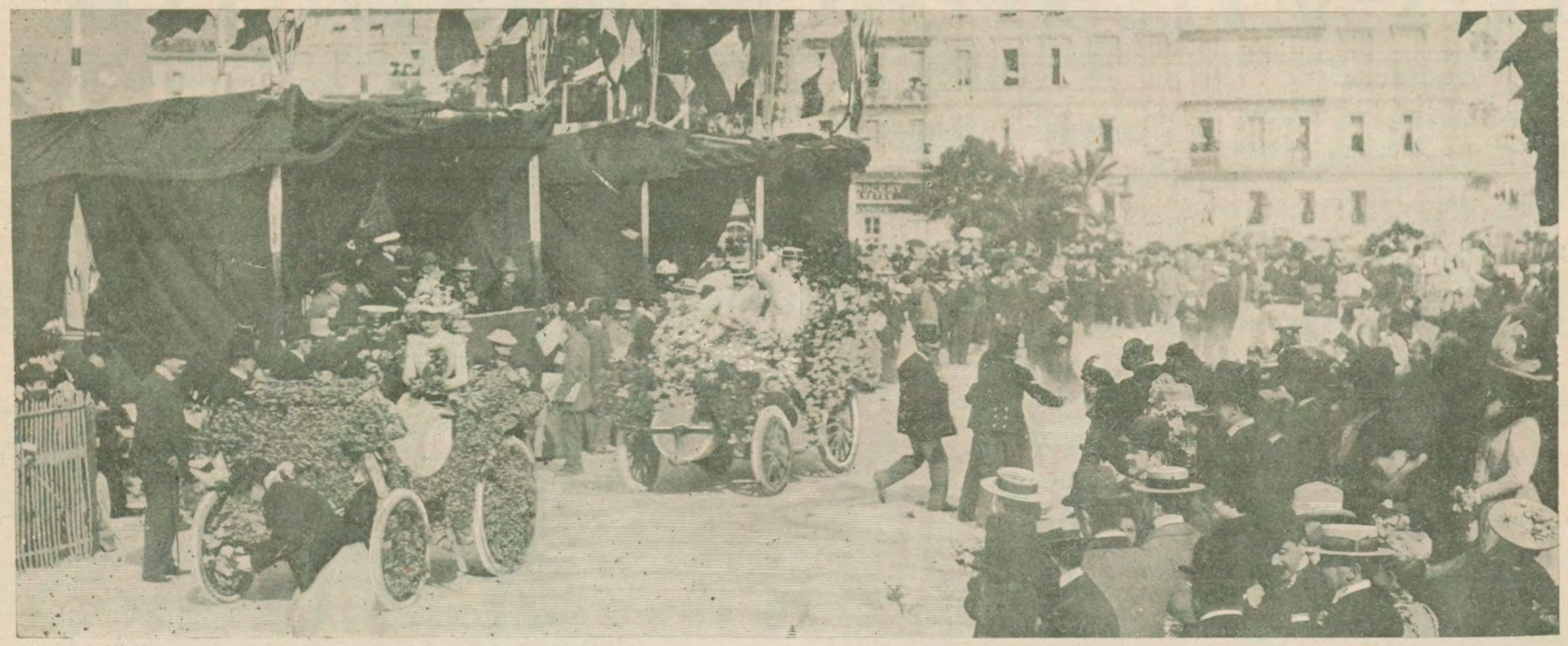
8 Avril 1900 — N° 82
Rédaction et Administration : 370, rue Saint-Honoré, PARIS

**ABONNEMENTS**
PARIS,.... Un an 14 fr. Six mois 7 fr. 50
PROVINCE. — 15 fr. — 8 fr. »
ÉTRANGER — 20 fr. — 10 fr. »

(Cliché Trezel).

**LA SOCIÉTÉ DES CHASSES DE PAU**
Avant le départ pour la chasse au renard.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



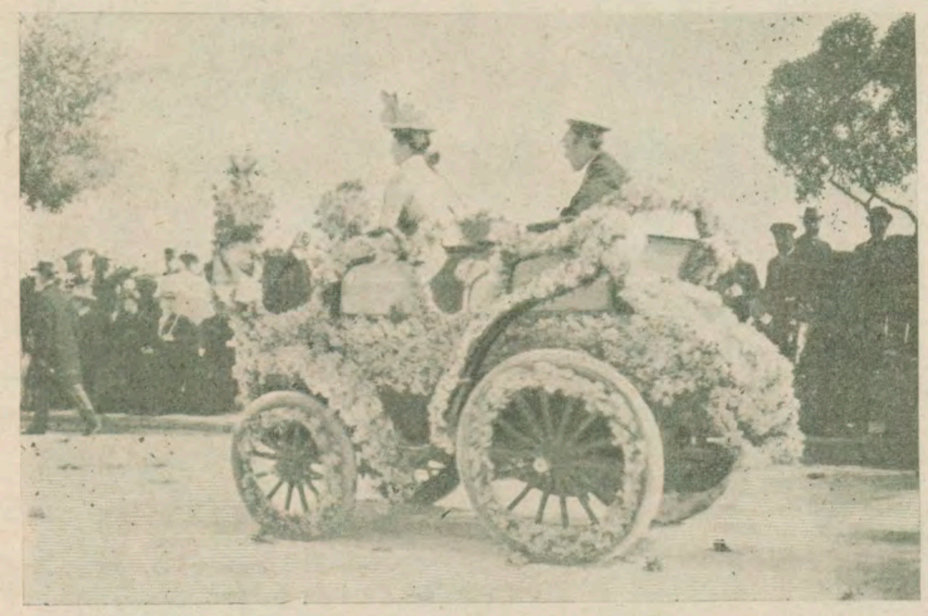
(Cliché Giletta).

**Le corso automobile fleuri. En passant devant la tribune des juges où se trouvent le roi de Saxe et le duc de Leuchtenberg les concurrents donnent leurs noms pour qu'on puisse leur distribuer les bannières.**

# LA SEMAINE AUTOMOBILE DE NICE

La semaine qui vient de s'écouler, c'est la semaine de Nice. Entendons-nous bien, pour le monde des automobilistes, c'est la « semaine » de Nice. Car pour les Niçois, ou pour les heureux qui passent tout l'hiver à Nice, ces huit jours constituent non « la semaine », mais la semaine automobile.

Hélas ! quelle triste semaine que celle de cette année. Triste à tous points de vue. Triste, parce que la pluie l'a enlaidie de ses traits gris et navrants. Triste, parce qu'un terrible accident l'a fâcheusement illustrée. Triste, parce que les fêtes niçoises eussent pu être de fort belles fêtes, les courses, de merveilleuses courses. Et dame, les fêtes ont été mélancoliques, et les courses n'ont pas pu se disputer du tout, ou bien ne l'ont pu qu'à moitié.



(Cliché P. L.) **Au Corso automobile.**

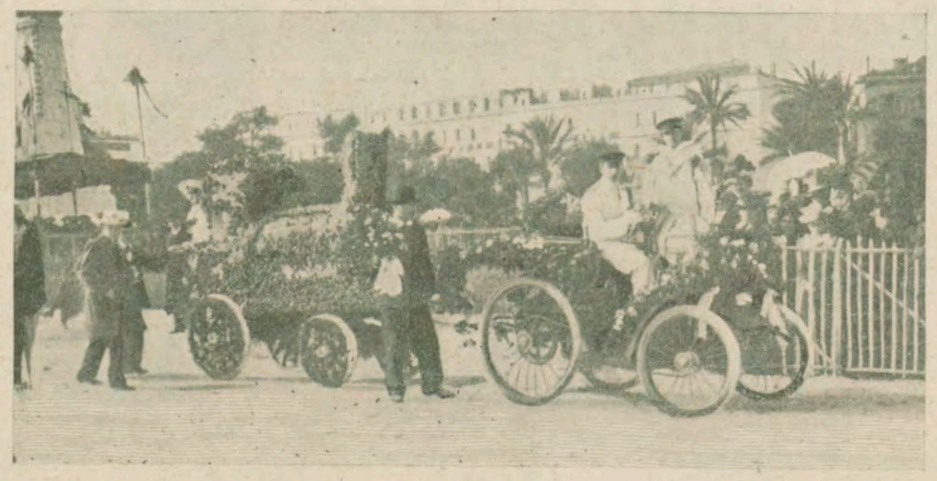
Si le temps, dans cette déconvenue, est le plus grand, non le seul fautif, on sera unanime à admirer « les temps » qui ont été accomplis par les concurrents. Les performances merveilleuses, grâce auxquelles, malgré tout, il restera de ces quelques jours d'attractions autre chose qu'une impression désagréable et douloureuse, et qui méritent bien d'être un peu mises en relief avant que de plus belles prouesses encore ne viennent les faire disparaître de la scène glorieuse de l'actualité.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* savent bien ce qui se préparait à Nice. Au lieu de la course-circuit par Puget-Théniers, les organisateurs, c'est-à-dire l'Automobile Vélo Club avaient composé un programme nouveau,

(Cliché Giletta).

**Le corso automobile fleuri : un combat acharné.**

comprenant deux grandes épreuves, l'une pour les touristes, l'autre, la plus importante, pour les coureurs de vitesse, chacune de ces épreuves se disputant en deux étapes, en deux journées. La course de vitesse Nice-Marseille par Brignolles (201 k.) le lundi, et le mardi le retour Marseille-Nice, et pour les touristes, le lundi, Nice-Draguignan et le lendemain Draguignan-Nice. La course des touristes s'effectua d'une façon assez rationnelle et assez satisfaisante; il pleuvait un peu, et le magnifique décor de la côte d'Azur — à l'instar de ces salles de spectacle qu'il faut voir dans tout l'éclat de l'électricité éblouissante — a besoin de la douce lumière dorée du soleil méridional. Quand il pleut, nul n'a d'entrain, et tout s'en ressent. Néanmoins, cette course de touristes ne s'en ressentit pas trop, puisque la plupart des concurrents la terminèrent. La 1re série (motocycles, motocyclettes et voiturettes jusqu'à 250 kilos) fut gagnée



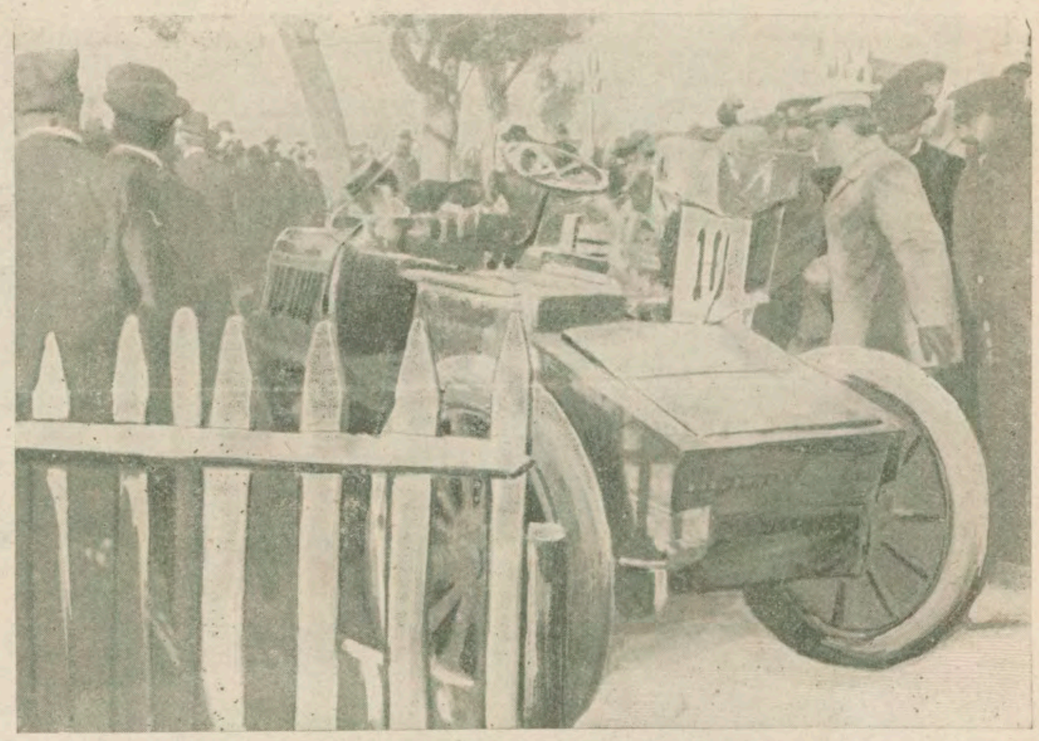
(Cliché P. L.)

**Le corso automobile. Break remorquant une locomotive P.L.M. en fleurs**

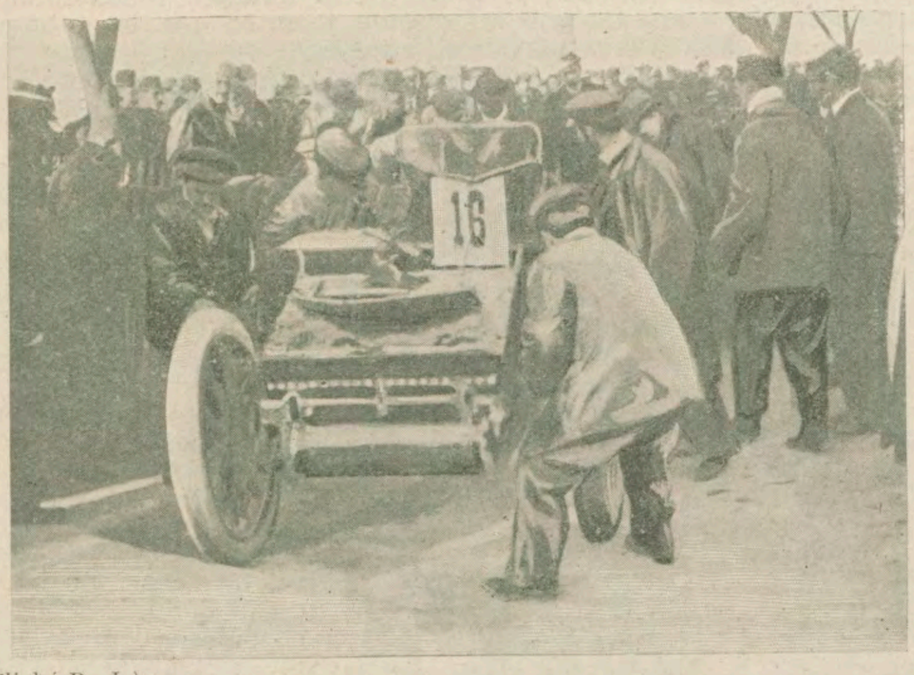
(Cliché P. L.)
**Nice-Marseille. Au moment de partir, Osmont s'aperçoit que le cadre de son tricycle est brisé et lève le bras en signe de désespoir.**

par Florès 1er et G. Richard 2e. La 2e série (voiturettes jusqu'à 400 k.) revint à Ravenez devant Cornilleau. Dans la 3e série (voitures 4 places jusqu'à 1000 kos) MM. Chauchard, Liebig et Cuénod, se classèrent dans cet ordre, et enfin, dans la dernière série voitures au-dessus de 1000 kilos) Stead, Valton, Bergeron et Audibert obtinrent les 1e 2e 3e et 4e places. Le meilleur temps fut pour Stead qui couvrit les 192 kilomètres des deux journées en 3 h. 58.

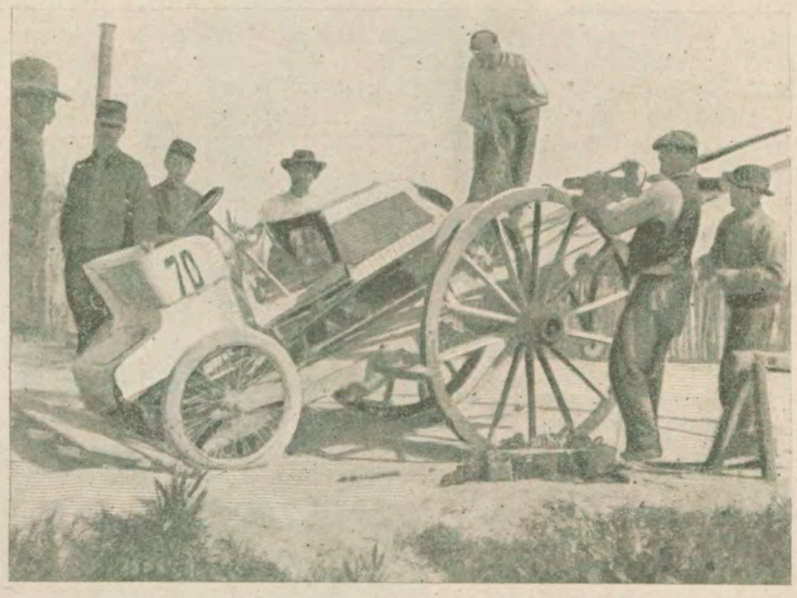
Mais, le plus intéressant, en somme, c'était la course de vitesse, où une fois de plus nous voyions en présence les de Knyff, les Charron, les Levegh, etc. Le premier jour — le lundi — tout alla bien, tout alla si bien que René de Knyff, le vainqueur de cette première moitié du parcours, avait fait les 201 kilomètres (et quels 201 kilomètres, il les faut connaître pour les bien apprécier) en 3 h. 25 m. 30 s. C'est de la



Cliché P. L.)
**Nice-Marseille. La voiture de René de Knyff est partie toute seule et est entrée dans la tribune des spectateurs, brisant la barrière.**




(Cliché P. L.)
**Il s'agit maintenant de la remettre sur la route.**




(Cliché Deblois).
**Nice-Marseille. La voiturette de Cottereau hissée sur une voiture pour entrer à Nice.**

(Cliche Gietta).
**Le départ de la course Nice-Marseille devant le Cercle de la Méditerranée. Les concurrents partent de trente en trente secondes. M. Gautier, starter, donne les dernières instructions à M. Mercédès. Effet de poussière !**

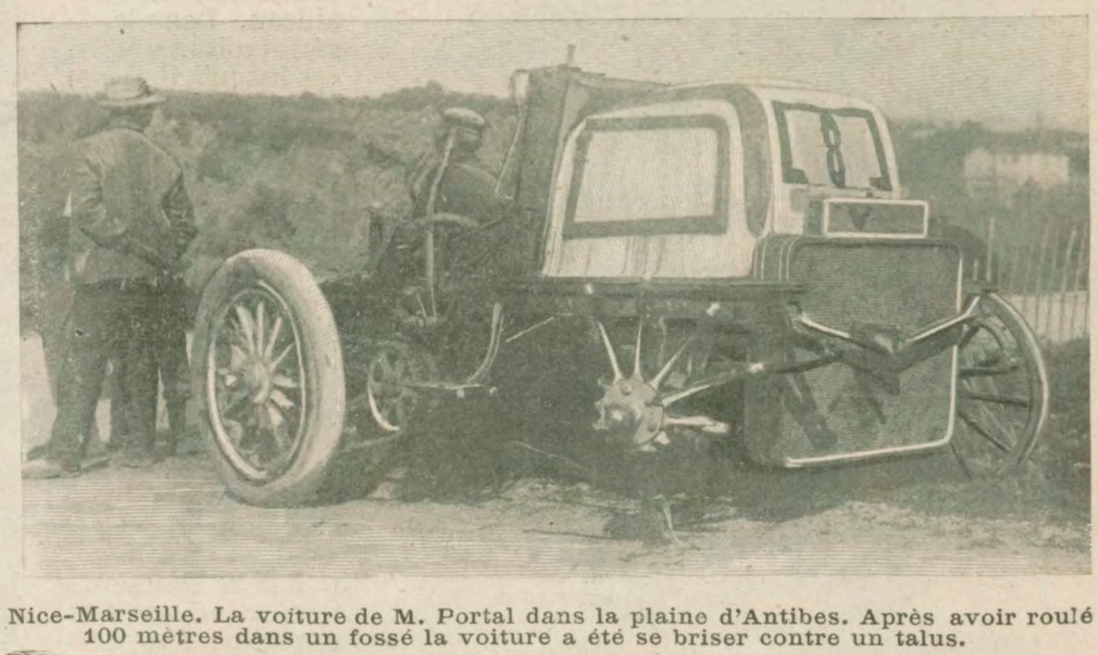
(Cliché Imbert).

**Avant l'arrivée au contrôle de Marseille.**

stupéfaction et de l'admiration que l'on éprouve devant de tels chiffres, qui représentent une vitesse de 60 kilomètres à l'heure, soutenue pendant plus de trois heures consécutives. Quelle adresse ne faut-il pas au conducteur, surtout dans les pays accidentés que traversait l'itinéraire : quelle science du moteur, quelle connaissance de la route ! Et quand on compare ce qui vient d'être fait avec ce qui fut fait, les progrès sont énormes. Que l'on songe donc que ce même parcours avait été accompli par Charron en 6 h. 53 m. ! Il l'est aujourd'hui en 3 h. 25. On a gagné près de 51 0/0. Et y a-t-il longtemps de cela ? Deux ans Depuis 1898, la vitesse a plus que doublé.

On a beau savoir toutes les ressources de la mécanique et entrevoir tout le magnifique avenir de l'industrie automobile, en face de tels bonds, on se demande ce qui sera fait demain. Notez que, dès maintenant, les rapides sont battus et de loin. Les rapides pourtant, ont leur chemin à eux, tout tracé de rails, d'un point terminus à l'autre point terminus ; ce chemin est toujours libre, jamais il n'est encombré, la pluie ne le rend pas difficilement praticable, etc. Ce qui ne l'empêche pas de mettre quatre heures où de Knyff n'a mis que 3 h. 25 m., où Gilles Hourgières (car de si redoutables concurrents méritent eux aussi un hommage) n'a mis que 3 h. 32, Charron 3 h. 33, Pinson 3 h. 44, Levegh 3 h. 49, Boson de Périgord 3 h. 52, Girardot 3 h. 52, Kœchin 3 h. 59, etc. Voilà donc pour les « vitesses-voitures ». Les résultats sont superbes,

Que dire alors des « vitesses-motocycles » ? L'exploit de Béconnais, cité sans commentaires, suffira à caractériser la course de cette catégorie. Béconnais donc, vainqueur des motocycles, l'est aussi des grosses voitures. Oui, sur son simple tricycle — il est vrai que c'est un tricycle Perfecta ! — Il bat même de Knyff, de 2 minutes environ. Son temps est 3 h. 23 m. 11 s. Fantastique allure pour un simple motocycle. Il est



**Nice-Marseille. La voiture de M. Portal dans la plaine d'Antibes. Après avoir roulé 100 mètres dans un fossé la voiture a été se briser contre un talus.**

du reste à onze minutes du second motocycle, le courageux Teste, qui a mis 3 h. 44 m,, lequel n'a pris que deux minutes à son immédiat adversaire, Marcellin. Ce trio représente bien ce que les pronostics raisonnés arrivaient à faire supposer de nos motocycles actuels.

Outre les grosses voitures, outre les motocycles, une catégorie de voiturettes avait été intercalée dans la course de vitesse. Evidemment, on ne peut comparer la marche d'une voiturette à la marche d'un véhicule comme celui de de Knyff ou d'un puissant tri comme celui de Béconnais. Disons néanmoins que M. Clérissy s'est classé en tête, dans cette série, devant Jules Dubois, Théry, van Berendonck. Son temps est de 6 h. 7 m.

(Cliché Imbert).

**L'arrivée de René de Knyff à Marseille, ayant couvert les 201 kil. du parcours en 3 h. 25 m. 30 s.**

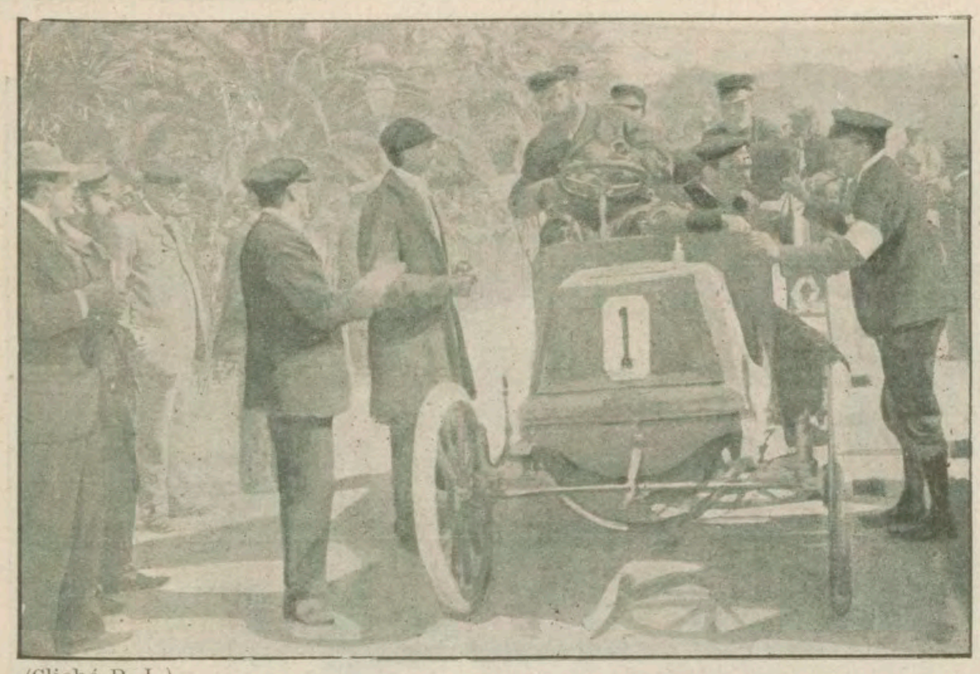
Si nous nous sommes tant appesanti sur la première partie d'une course qui ne devait être complète qu'avec le retour des concurrents, c'est que ce retour n'a pas eu lieu, et qu'en définitive, on peut considérer l'épreuve comme s'étant appelée tout bonnement Nice-Marseille et comme ayant donné les résultats que nous venons de relater.

En effet, la pluie est venue s'opposer à l'exécution stricte et absolue du programme. Le mardi matin, au réveil, les averses semblaient installées sans espoir de prochaine terminaison, et lorsqu'il s'est agi de quitter Aubagne et de gagner Nice en course, les chauffeurs se sont révoltés et se sont

**Gleizes à côté de son tricycle dont l'axe s'est cassé dans la course Nice-Marseille.**

(Cliché Imbert)

**Arrivée de Gilles Hourgières, second de Nice-Marseille, en 3 h. 32 m. 1 s.**

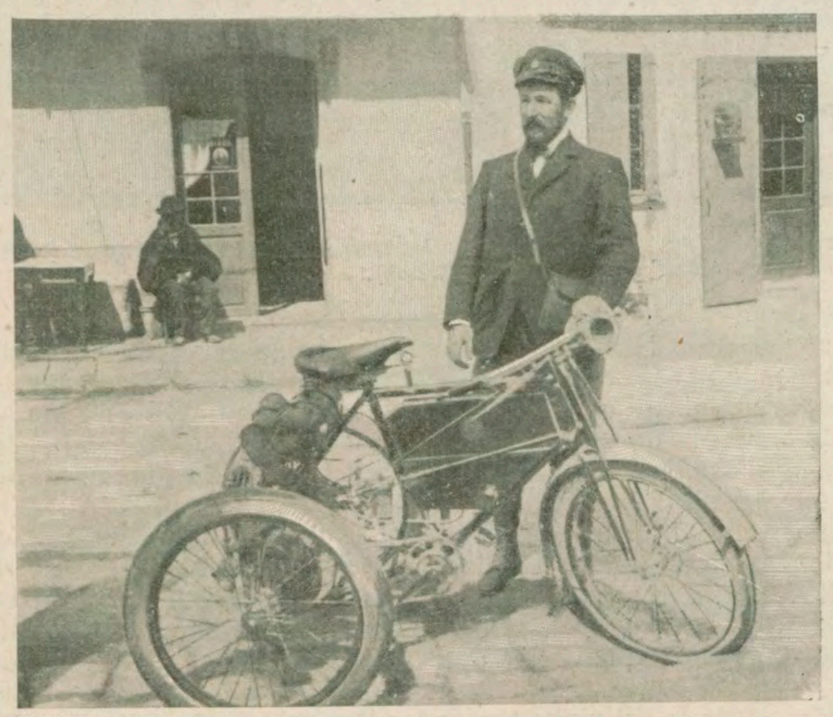


(Cliché P. L.)
**Nice-Draguignan-Nice. M. Chauchard, vainqueur de la catégorie des voitures à quatre places.**

tenus un langage que bien des gens sont étonnés de ne pas leur entendre tenir plus souvent.

— Après tout, se sont-ils dit, nous courons pour nous amuser. Ce serait trop bête, d'un temps pareil, de partir pour rester sur la route et nous y tuer ».

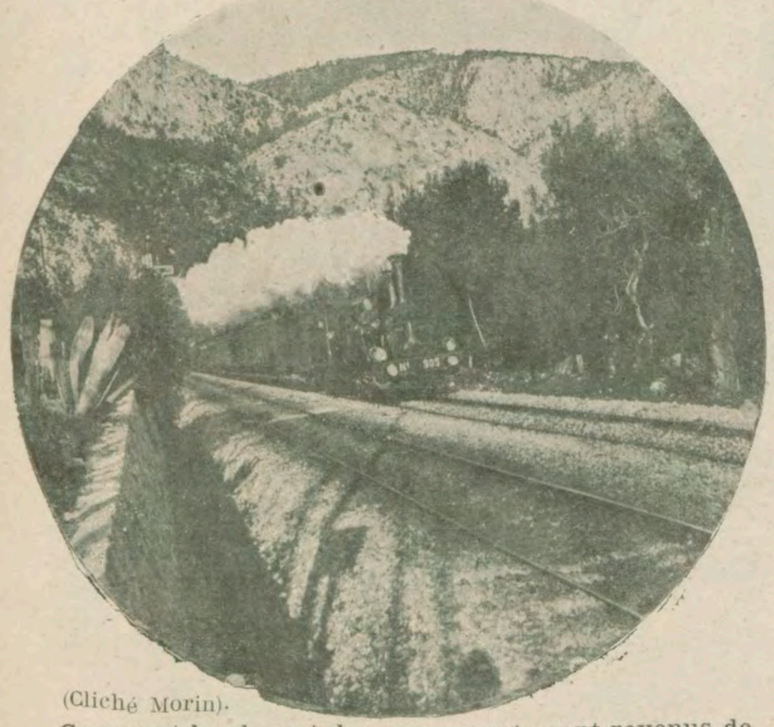
Il s'est pourtant trouvé un courageux, qui a fait « cavalier seul », c'est M. Gaëtan de Méaulne, qui a ainsi prouvé qu'on pouvait être un littérateur distingué et un motocycliste obstiné — mais malheureux. — Malheureux, puisque malgré les huit heures de douches incessantes, il n'est arrivé au contrôle de Nice qu'à 7 h. 26, c'est-à-dire 1 h. 26 m. après la fermeture du contrôle.



(Cliché (P. L.)
**Nice-Marseille-Nice. Gaëtan de Meaulne, vainqueur de la catégorie des motocycles. C'est le seul des concurrents qui ait achevé le parcours Marseille-Nice malgré la pluie et le vent qui n'ont cessé de faire rage pendant 6 heures.**

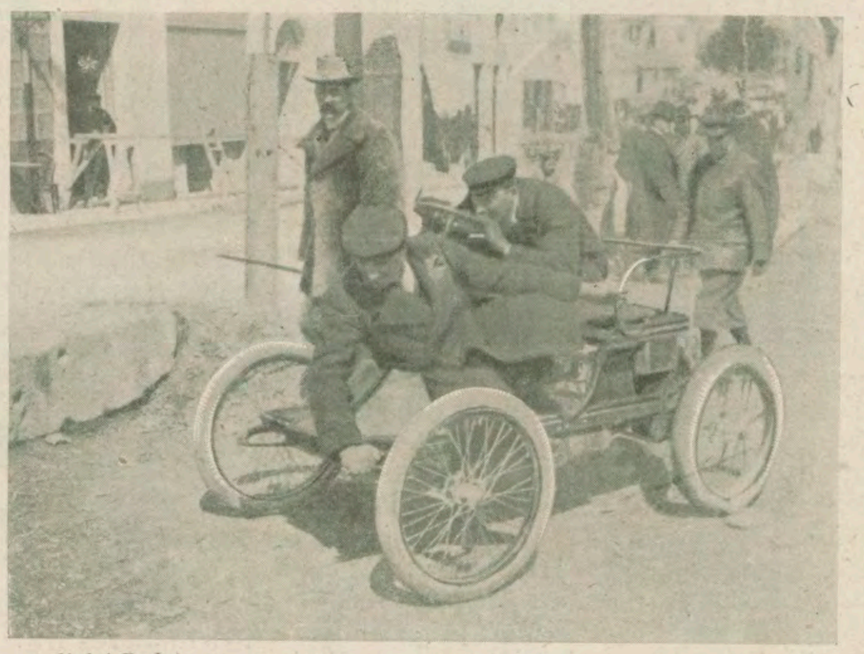
Laissons donc les compétences discuter à l'infini sur ce problème sans solution inattaquable et suivons les coureurs de vitesse, qui à une bonne petite allure de promeneur, reviennent à Nice où le lende main, les voitures sont exposées dans le garage de l'Automobile-Vélo-Club.

Le concours d'élégance, qui est une si jolie solennité quand il fait beau, n'a pas été très brillant. Il était du reste attristé par le terrible accident auquel nous faisions tout à l'heure allusion et qui, dans la suite, coûta la vie à sa victime le conducteur Bauer. A ce moment, on prévoyait déjà ce malheur, et Bauer, qui s'était ouvert le crâne contre le rocher de la route, avait été transporté à l'hôpital. Il y mourut samedi.



(Cliché Morin).
**Comment la plupart des concurrents sont revenus de Marseille-Nice.**

(Cliché P. L.)
**Marseille-Nice. Le soleil de Nice. Devant le Cercle de la Méditerranée. — Anne, ma sœur Anne, ne vois-tu rien venir ?**



(Cliché P. L.)
**Course de la Turbie. — Voici dans quelle position Teste et Tart ont fait la course tout entière sur leur voiturette Clement munie de pneumatiques Dunlop. Premier prix au concours de confortable !**

(Cliché P. L.)
**La voiture dans laquelle se tua Bauer, 10 minutes après l'accident ; on aperçoit deux flaques de sang.**

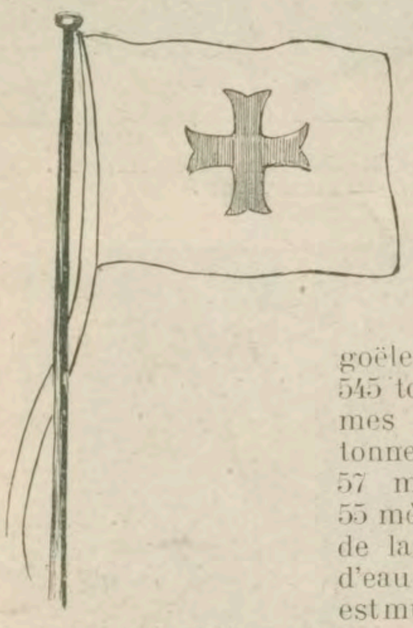
(Cliché P. L.)
**Nice. — La Turbie. — Girardot passe Pinson dans une descente.**

J. Amy.

# Les Grands Yachts Français (1)

IV

## LE "CHAZALIE"



Construit en 1875, à Gosport, par Camper et Nicholson, le *Chazalie* est devenu, en 1894, la propriété du comte de Damas, membre du Conseil de l'Union des Yachts français, qui en fit l'acquisition de M. de Falbe auquel il appartenait alors. C'est un trois-mâts-goëlette à machine auxiliaire, de 545 tonneaux de yachting (Thames measurement) et de 360 tonneaux de douane, mesurant 57 mètres de longueur totale, 55 mètres à la flottaison, 8 m. 60 de largeur, et ayant un tirage d'eau de 5 mètres. Le *Chazalie* est muni d'une machine compound de la force de 325 chevaux nominaux lui donnant une vitesse de 9 nœuds, mais son aspect général est plutôt celui d'un navire à voiles, taillé pour la marche, possédant toutes les qualités requises pour les longues croisières.

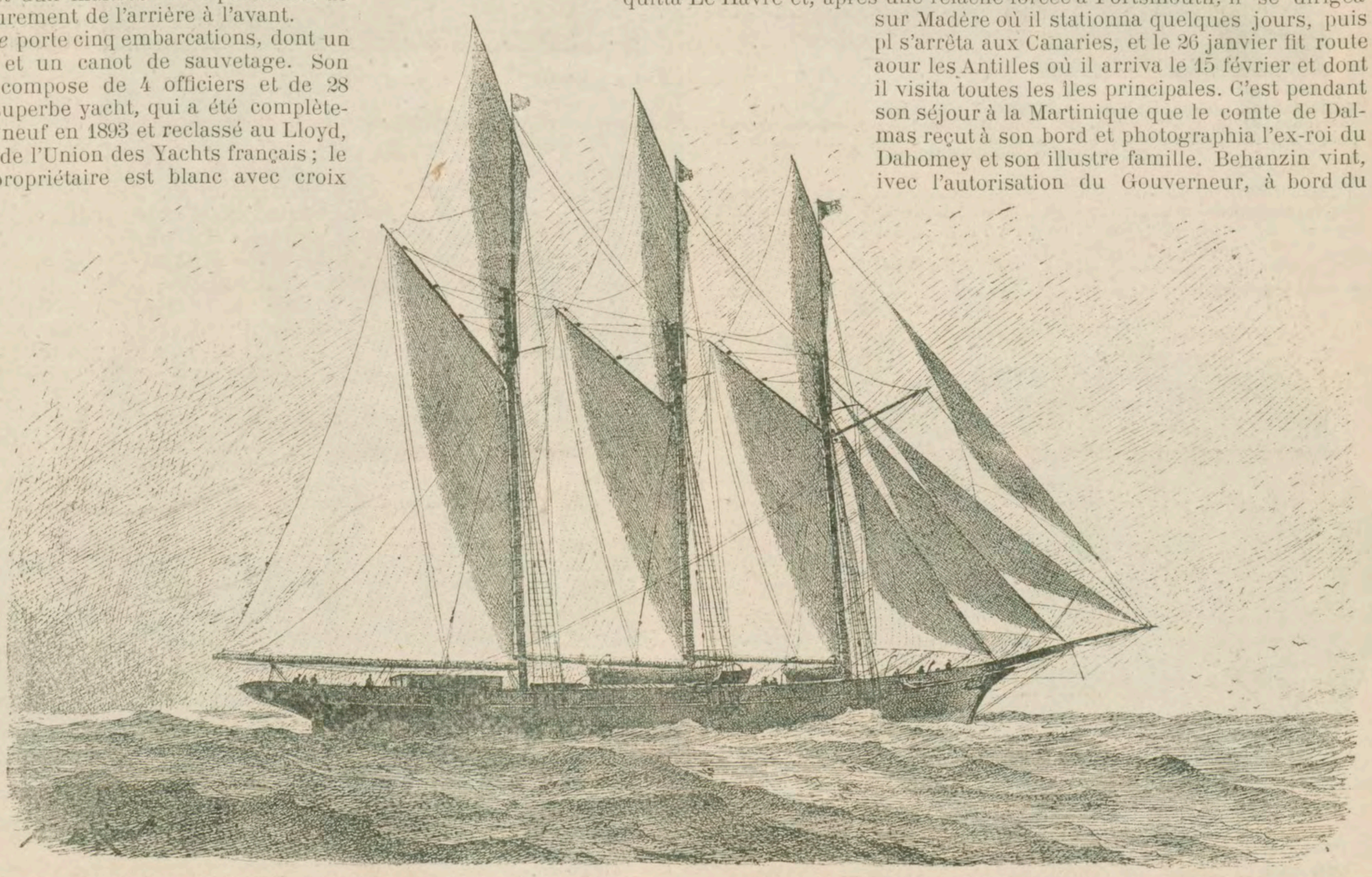
**Une croisière en famille. Sur le pont du *Chazalie* pendant la traversée de l'Atlantique (lors de son premier voyage aux Antilles).**

Deux roufs sont établis sur le pont, l'un à l'arrière contenant un salon et l'escalier de descente ; l'autre à l'avant pour la cuisine. Les aménagements intérieurs, des plus confortables, comprennent la chambre du propriétaire, sept chambres d'amis, un salon de 7 m. 80 sur 4 mètres, une salle à manger de 4 mètres sur 5, un office, des chambres de domestiques pour neuf personnes, cinq baignoires, sept water-closets ; le capitaine, le second, le chef mécanicien, le deuxième mécanicien ont chacun leur cabine particulière, et à l'extrême avant se trouve un vaste poste pour les hommes d'équipage. Un couloir central traversant la chambre des machines, située au milieu du bateau, permet aux maîtres et au personnel de passer intérieurement de l'arrière à l'avant.

Le *Chazalie* porte cinq embarcations, dont un steam-launch et un canot de sauvetage. Son équipage se compose de 4 officiers et de 28 hommes. Ce superbe yacht, qui a été complètement remis à neuf en 1893 et reclassé au Lloyd, bat le guidon de l'Union des Yachts français ; le guidon du propriétaire est blanc avec croix rouge au centre.

Dès qu'il en eut fait l'acquisition le comte de Dalmas entreprit à bord de son yacht une croisière dans la Méditerranée orientale. Parti du Havre le 28 janvier 1894, le *Chazalie* arriva le 13 février à Menton, où il fut honoré de la visite de S. M. l'impératrice d'Autriche qui avait pris aufrefois ce yacht en location et l'avait habité pendant plusieurs mois. Après un assez long séjour sur le littoral français, le *Chazalie* reprenait la mer le 1er avril, faisant route pour l'Orient, et après un voyage des plus intéressants au cours duquel il visita successivement la Grèce, la Turquie, l'Asie-Mineure, la Syrie, etc., il rentrait le 16 juin à Marseille, pour rallier ensuite Le Havre, son port d'attache.

L'année suivante, le comte de Dalmas fit, en famille, à bord de son yacht, une longue croisière aux Antilles. Le 28 décembre 1895, le *Chazalie* quitta Le Havre et, après une relâche forcée à Portsmouth, il se dirigea sur Madère où il stationna quelques jours, puis pl s'arrêta aux Canaries, et le 26 janvier fit route aour les Antilles où il arriva le 15 février et dont il visita toutes les îles principales. C'est pendant son séjour à la Martinique que le comte de Dalmas reçut à son bord et photographia l'ex-roi du Dahomey et son illustre famille. Behanzin vint, ivec l'autorisation du Gouverneur, à bord du



**Le *Chazalie*, trois-mâts goëlette à machine auxiliaire, de 545 tonneaux, au comte de Dalmas. Le yacht est représenté sous voiles, ayant sa cheminée (qui est à télescope) complètement rentrée sous le pont. (Croquis d'un passager).**

(1) Voir les numéros 57, 77 et 79.

*Chazalie*, en compagnie de son sérail, l'une de ses femmes portait la pipe, l'autre le crachoir, la troisième un accessoire plus intime, la quatrième l'abritait sous un parapluie de coton simulant le parasol, insigne de sa dignité. Les autres personnages représentés ci-contre, sont trois des filles du monarque détrôné et un de ses cousins, jadis « gardien des mânes de son père », autrement dit son bourreau en chef. Ce que ce gaillard-là a dû couper de têtes !..,

Le 6 avril, le *Chazalie* reprenait la route de France et après un arrrêt au banc d'Arguin, tristement célèbre par le naufrage de la *Méduse*, il rentrait au Havre le 28 juin, juste cinq mois jour pour jour après son départ, ayant accompli un parcours total de 12,036 milles, dont 8,780 milles uniquement à la voile.

En 1896, le *Chazalie* a fait une seconde croisière aux Antilles. Parti du Havre le 9 décembre 1895, il arriva le 9 janvier suivant à la Martinique et visita ensuite toute la côte nord du Vénézuéla ainsi que le chapelet d'îles qui la longe à distance variable jusqu'à Curaçao. Après une courte escale à la presqu'île de Paraguana, à l'entrée du golfe de Maracaïbo, le *Chazalie* gagna Santa-Maria en Colombie non loin du delta du Magdalena, au pied de la Sierra-Nevada. Ce fut pour le comte de Dalmas le point de départ de hardies excursions dans les forêts vierges qui recouvrent les flancs de la montagne. Ayant eu la bonne fortune de rencontrer le vicomte de Brettes, l'explorateur bien connu du Grand-Chaco, le comte de Dalmas et ses amis firent en sa compagnie une expédition dans l'intérieur et passèrent plusieurs jours chez les Indiens Chimilas (une tribu sauvage récemment découverte par le vicomte de Brettes), logeant dans les cases et vivant de leur chasse.

**Behanzin et sa famille à bord du *Chazalie*, à Fort-de-France.**

Le *Chazalie* revint ensuite à Rio Hacha et Bahia Houda, ou MM. de Dalmas et de Brettes entreprirent l'exploration de la partie septentrionale de la péninsule indienne Goajire. Ce voyage faillit se terminer d'une façon tragique, car les explorateurs tombèrent dans un véritable guet-apens préparé par des fonctionnaires colombiens, auxquels ils avaient été officiellement confiés et recommandés, et qui mirent tout en œuvre pour les faire massacrer par les indigènes! Ils parvinrent heureusement à regagner la côte, mais après avoir été dépouillés de tous leurs objets d'échanges et avoir subi de nombreuses vexations. Charmants les fonctionnaires colombiens!

MM. de Dalmas et de Brettes avaient cependant pu accomplir en partie le programme qu'ils s'étaient proposé : ils ont reconnu et dressé la carte du massif montagneux du Makouira, que l'on avait seulement jusqu'alors entrevu du large, et ont découvert dans cette région une tribu d'Indiens nommés Piesci, dont l'existence n'avait jamais été soupçonnée.

Pendant cette croisière, entreprise d'ailleurs dans un but scientifique, le comte de Dalmas avec le concours des savants qui l'accompagnaient, a recueilli d'importantes collections d'histoire naturelle et de nombreux échantillons d'animaux terrestres et marins.

Depuis lors, le *Chazalie* a fait un voyage au Sénégal et de nombreuses excursions sur les côtes européennes, montrant toujours et par tous les temps les excellentes qualités nautiques qui font de ce magnifique cruiser un home flottant, à bord duquel on peut entreprendre les plus longs voyages dans des conditions de confort et de sécurité qui rendent si agréable la vie sur l'eau — à ceux qui savent en apprécier le charme.

HENRI PHILIPPE.

(Clichés du *Yacht*).

# La Course du "Premier Pas"

Pour répondre à de nombreuses demandes de renseignements qui nous sont parvenues, voici quelques details sur notre course du " Premier Pas ". La course se disputera le 29 avril. Le départ sera donné à Chambourcy, à 6 kilomètres de Saint-Germain. L'itinéraire passera par Mantes, Vernon, Bonnières, Gaillon, Pont-de-l'Arche, Port Saint-Ouen, Eauplet, Rouen (virage sur la place Saint-Paul) Bon-Secours, Boos, Fleury-sur-Andelle, Ecouis, Saint-Clair-sur-Epte, Magny, Aincourt, Sailly, Meulan, Verneuil, Triel, Poissy, la Croix-de-Noailles et Saint-Germain, arrivée sur la route des Loges, soit 217 kil. 500. Notre épreuve est réservée aux chauffeurs n'ayant jamais pris part, à la date de la course, à une épreuve d'automobiles. Elle comporte 4 catégories.

A. — *Motocycles à une place.*

B. — *Quadricycles à deux places occupées ou motocycles avec une voiturette remorque.*

C. — *Voiturettes à quatre roues et à deux places côte à côte*, au-dessous de 250 kilos.

D. — *Voiturettes à quatre roues et à deux places côte à côte*, de 250 à 400 kilos.

E. — *Voitures à deux places au moins*, au-dessus de 400 kilos.

Mille francs de prix, en objets d'art, seront distribués.

Les engagements doivent nous être adressés accompagnés d'un droit d'entrée de 10 francs.

Chaque engagement donnera droit au service de la *Vie au grand Air*, pendant trois mois.

Pour tous renseignemants complémentaires, s'adresser à notre collaborateur. C. Tampier, qui s'occupera plus spécialement de l'organisation de cette épreuve.

LA DIRECTION.

# La Chasse au Renard à Pau

La saison des chasses au renard à Pau, que certains amateurs craignaient de voir compromise par la guerre Sud-Africaine — est cette année aussi élégamment suivie que les années précédentes. Il est vrai que le temps est merveilleux dans notre jolie station hivernale des Pyrénées, et si l'on compte quelques défections parmi les gentlemen d'outre-Manche, le goût de la chasse au renard a fait de tels progrès en France que nos sportsmen ont comblé les vides.

Lorsque nous avons présenté aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* la Société des drags de Lyon, — qui, notons-le en passant, continue très brillamment la série de ses laisser-courre hebdomadaires et offrait encore dimanche dernier un drag d'honneur aux officiers de la garnison — nous avons parlé des divers procédés employés par les équipages de drags pour courre le renard. Quelques-uns se servent de bêtes vivantes, d'autres de traînées que les chiens suivent à la piste ; cette dernière méthode est souvent préférée car elle permet de tracer le parcours à sa guise, et de faire l'hallali dans un endroit propice à ces charmantes fêtes qui terminent toujours si agréablement une après-midi de chasse.

Si on jette un coup d'œil sur les équipages de chasses à courre que nous avons en France, on peut voir que dans le Béarn, la vénerie n'est représentée que par ces chasses au renard introduites dans le Midi, d'abord, par la colonie anglaise, fidèle chaque année. Ce sport très intéressant, captivant même, et qui exige une parfaite connaissance de la chasse, des chiens et de l'équitation, tient, on le sait, une grande place dans l'existence des grands seigneurs et des simples *gentlemen farmers* d'outre-Manche ; ils l'apprécient surtout comme exercice de cheval; ils veulent dévorer l'espace à la suite des chiens qui donnent toute leur voix, franchir aux allures folles les passages les plus difficiles, sauter les sérieux obstacles naturels qu'ils rencontrent dans leur envolée, comme les haies, les troncs d'arbres, les murs qui abondent sur les parcours, la plupart du temps très durs, mettant à profit les qualités de fond et de cœur de leur hunters.

Il y a bientôt cinquante ans que quelques anglais venus à Pau pour passer l'hiver, imaginèrent de chasser le renard; le terrain se prêtait très bien à ce genre de plaisir, les animaux étaient même abondants — aujourd'hui ils se font de plus en plus rares — de sorte que ce sport nouveau en France eut un plein succès. MM. Henry Oxenden, le Colonel White, Cornewal, J. Stewart, H. Livingstone furent de ceux qui contribuèrent le plus à en assurer l'avenir. Les laisser-courre, aux débuts, furent de la vraie chasse,des limiers relevaient les traces de la bête qu'on chassait et qu'on attaquait de « meute à mort »; aujourd'hui ce sont de véritables *drags*, et l'on ne remplace même plus les animaux sauvages par des sujets tenus en cage et apportés sur le terrain; la voie est tracée par un piqueur à cheval qui part du rendez-vous avant l'arrivée des chiens en traînant derrière lui — de là l'expression de *drag* — soit une peau de renard, soit un lièvre, soit quelquefois de simples harengs-saurs au bout d'une ficelle, ou un bouchon de paille arrosé d'essence d'anis. Cela permet, il est vrai, des parcours plus intéressants au point de vue du sport hippique. Trouver une piste de drag est un art. Le béarnais Perey, qui fut très longtemps attaché à la Société des chasses de Pau — je crois même qu'il y est encore — est un de ceux qui s'acquittent le mieux de cette mission. En fin de chasse, on donne la *mouée* aux chiens pour remplacer la curée absente et simuler l'hallali.

C'est en 1867 que les amateurs de Pau s'organisèrent en Société par souscription avec un maître d'équipage élu.

Après diverses transformations, la Société actuelle dite des *Chasses de Pau* est établie dans les meilleures conditions et donne chaque année de très charmantes réunions suivies de charmants bals champêtres, etc.; elle fut longtemps dirigée par le baronnet irlandais sir Victor Broocke, que secondaient l'excellent gentleman-rider M. Thorn, qui se tua si malheureusement à la Croix de Berny et le colonel Talbot Crosbie.

Et ce n'est plus seulement en Béarn qu'ont lieu des drags, mais dans la région Lyonnaise, en Bretagne où les officiers de plusieurs de nos régiments de cavalerie possèdent des équipages; en Italie aussi, depuis quelques années, ce sport est très en honneur.

Quatre fois par semaine on chasse; ce sont en général des *drags*, cependant aux cours de la saison ont lieu un certain nombre de vraies chasses dans les bois de Sene-Morlaas, d'Andoins et d'Ahère où il reste encore quelques animaux. Dernièrement le Club, à l'occasion d'un grand event automobile, avait offert aux chauffeurs qui avaient fait le déplacement un drag d'honneur. Il fut supprimé à cause du mauvais temps.

**Au Fox-Hunting de Pau. En attendant le départ de la chasse.**

Les membres du Club sont: le baron d'Este, M. H. Ridgway, M. W. Forbes Morgan, le baron Lejeune, le comte J. de Gontaut-Biron, M. W.-K. Thorn, M. S. Platt, M. C.-J. Morse, le Dr Bagouell.

Et parmi les fervents qui suivent les chasses, citons : le prince et la princesse de Poix, le vicomte et la vicomtesse Charles de la Rochefoucauld, le comte et la comtesse de Ganay, le comte et la comtesse Potocki, sir John Nugent, le comte d'Astorg, le comte et la comtesse de Castellane, Miss Porter, M. Th. Burges, la baronne d'Este, le comte d'Evry, M. F. Roy, M. Barron, le vicomte d'Elva, Mme et Mlle Forbes-Morgan, Mme Donna, M. du Pré de Saint-Maur, M. Raoul Duval, le baron de Muratel, M. Kingsland, le vicomte de Gourguff, M. J. Stewart, etc., etc.

Biarritz possède aussi une Société de chasses au renard et même au sanglier, établie sur le même modèle. MM. Dubrocq et P. Lasalle-Héron en furent longtemps les maîtres d'équipage. Ces chasses sont tout aussi intéressantes, car le pays basque où elles se déroulent est l'un des plus pittoresques, et les animaux sont en assez grand nombre. Mousset, qui pilota si brillamment nombre de chevaux de courses, entre autres le fameux *Le Torpilleur* dans le grand steeple international de 1889 et qui fut le premier jockey français ayant gagné une semblable épreuve, avait fait ses débuts équestres comme piqueur dans l'équipage de Biarritz.

Il est une constatation aussi curieuse à faire : à Paris et dans les environs ou tous les sports sont en honneur et très pratiqués, où il y a quantités de clubs et sociétés sportives, personne n'a eu l'idée de proposer la création d'une société de chasse au renard comme dans les grandes villes de Pau de Lyon ou de Vienne. Espérons qu'un jour un groupe de sportsmen se trouvera à Paris pour implanter ce sport l'autorisation je n'en doute pas serait facilement obtenue de courir le renard... artificiel dans les bois de Saint-Cloud ou de Ville d'Avray, et les adhérents ne manqueraient pas.

(Cliché Trézel).

PAUL MÉGNIN.

# Un Généreux Donateur

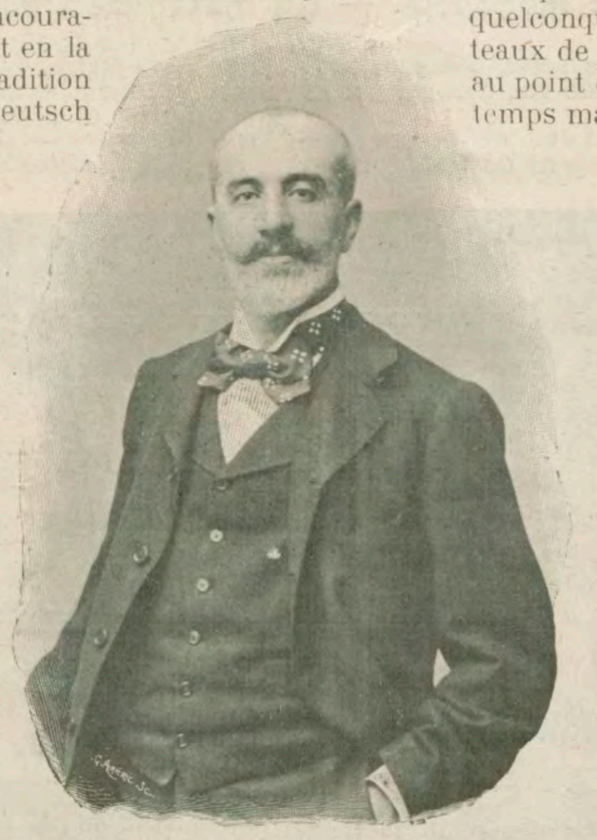
La modestie de M. Deutsch a été vaincue par l'indiscrétion professionnelle des journalistes et on sait aujourd'hui quel est le Mécène de l'aérostation, qui vient de créer le Grand Prix de l'Aéro-Club, d'une valeur de cent mille francs.

M. Deutsch — c'est à lui que l'on doit ce précieux encouragement — n'a fait d'ailleurs, en créant cette épreuve et en la dotant de suite si généreusement, que continuer la tradition de toute sa vie de labeur. Parisien de la Villette, (M. Deutsch est né rue de Flandre, 52) cet homme généreux réalise le type du " filsde ses œuvres ". Il a voyagé dans toute l'Europe et partout a fondé des usines de pétrole qui profitaient à la fois au pays et aux habitants. Sa constante préoccupation a été d'aider au progrès. On l'a vu au début de l'industrie automobile et il y a bien longtemps qu'il s'intéresse à l'aérostation.

A l'Exposition Universelle de 1889, dans la section du pétrole organisée par M. Deutsch, pont d'Iéna, quelques moteurs fonctionnaient (le Daimler, le Panhard) et il y avait même une voiture sans chevaux, comme on disait alors ; c'était une des premières automobiles Roger, et le prési- dent Carnot, lors de sa visite à la section du pétrole, fut invité par M. Deutsch à prendre place dans la voiture ; il le fit de fort bonne grâce.

Dans la suite, il engagea des pourparlers avec MM. Mignon et Rouart, Renard et Krebs. Et, dès cette époque, M. Deutsch se proposait d'encourager l'aérostation en fondant un prix et rêvait d'appliquer aux ballons dirigeables le moteur léger. Il accueillit avec enthousiasme l'idée de constituer l'Aéro-Club, et il est un des plus actifs membres du Comité.

Enfin, en donnant un Grand Prix, la semaine dernière à l'Aéro Club, M. Deutsch a en même temps pu réaliser ce projet qu'il caressait depuis si longtemps et fait renaître dans les esprits de tous ceux qui s'intéressent à la si captivante cause de l'aérostation, un espoir qui ne sera certainement ni vain, ni chimérique.



**M. Deutsch, de la Meurthe, fondateur du Grand Prix de l'Aéro-Club (100,000 fr.), attribué à la direction des Ballons**

On sait, en effet, quelles sont les conditions du Grand-Prix. Il s'agit pour l'aéronaute partant à bord d'un ballon ou d'une machine aérienne quelconque du parc d'aérostation de l'Aéro Club ou des coteaux de Longchamp, de doubler la Tour Eiffel et de revenir au point de départ sans toucher terre et en une demi heure, temps maximum. Le délai est de cinq années. En attendant, les intérêts de la grosse somme dont a disposé M. Deutsch, bienfaiteur d'une science qui mériterait d'avoir tant de bienfaiteurs comme lui, ces intérêts, disons-nous, reviennent au Club qui devra les distribuer en récompenses et en encouragements.

Mais nous croyons qu'avant un an ou deux, le voyage tel qu'il a été stipulé aura été accompli et le prix décerné.

M. Albert de Santos-Dumont met la dernière main à un ballon avec lequel d'ici peu de temps il tentera l'essai. D'un autre côté, notre distingué collaborateur Emmanuel Aimé, dont les lecteurs de *la Vie au Grand Air* ont pu apprécier le talent littéraire et qui est aussi un savant et un praticien très expérimenté, entreprend la construction de la Thermosphère et compte se risquer lui aussi.

Donc, dès à présent — et il y a à peine huit jours que l'Aéro-Club possède le grand prix de M. Deutsch — l'émulation règne à propos de cette belle épreuve parmi les aéronautes pratiquants. Les résultats ne tarderont pas à suivre les travaux. Et M. Deutsch pourra s'esttmer satisfait d'avoir protégé une science et un sport bien dignes de l'intérêt d'un homme de progrès et de générosité comme l'est le créateur du Grand Prix de l'Aéro-Club.

J. A.

# UNE ASCENSION MOUVEMENTÉE

Mon collaborateur J. Amy vous a dit plus haut quelques mots de l'ascension faite par M. de Santos Dumont, au cours de la semaine automobile de Nice.

C'était le jeudi 29 mars, il faisait un temps terrible: si mauvais, qu'il avait fallu supprimer la curse automobile du mille qui se disputait pour-

**M. de Santos Dumont et son « bateau ». Dans le cas où le ballon serait tombé à la mer, ce morceau de bois aurait fait, pour l'aéronaute, l'office d'un paquebot de la Compagnie Transatlantique.**

**Le cône-ancre. Ce sac de toile jeté à la mer fait l'office de frein, l'eau s'engouffrant dedans.**

tant sur un trottoir cimenté, une véritable piste. Mais de Santos Dumont avait annoncé son ascension pour ce jour-là, il la ferait quoiqu'il arrivât, quoiqu'il pût tomber.

A 11 h. 1/2, il s'enlevait de la place Masséna, montant un ballonnet de 200 mètres cubes, gonflé au gaz. Deux torpilleurs étaient en rade, les feux poussés, prêts à suivre, si le vent le poussait dans la direction de la haute mer, Il emportait avec lui une grande perche qui servirait à le soutenir sur l'eau en cas de chûte.

Mais le vent soufflait du Sud-Ouest. Avec une vitesse terrible, le ballon fut emporté vers la montagne, dans la direction du Nord-Est. De suite, il fut pris dans une véritable trombe de vent et d'eau, tournant comme un tonton, à plus de 100 kilomètres à l'heure.

Il faut descendre. De Santos Dumont tire la soupape. Mais le ballon a beau se dégonfler, le vent l'attrape par dessous et le fait monter comme les légers parachutes que les enfants s'amusent à faire voler. Et l'intrépide aéronaute est ainsi traîné, roulant de colline en colline à travers les arbres qui lui labourent le visage.

Enfin le ballon se déchire. Il s'arrête près d'Antibe et son courageux voyageur, déchiré, moulu, peut être ramené à Nice, où il doit se mettre au lit.

Tel est le récit de cette ascension mouvementée qui n'a pas fait perdre à son auteur le goût des voyages aériens. Il compte bien, au contraire, comme on l'a vu plus haut, prendre part au Grand Prix de l'Aéro-Club pour lequel il sera un des plus sérieux concurrents.

(Clichés P. L.)

M. V.

# Librairie Sportive

A la demande de nombreux lecteurs, nous avons installé dans nos bureaux un service très complet de librairie sportive.

On trouvera dès à présent, à la *Vie au Grand Air* tous les ouvrages anciens et nouveaux ayant trait à tous les jeux de sport que l'on était obligé de chercher à grand peine dans les catalogues des dix ou douze éditeurs les plus répandus. Encore, souvent ne trouvait-on pas celui dont on avait besoin et qui était chez un treizième moins connu.

La librairie sportive était à créer. C'est maintenant chose faite. Nos lecteurs nous sauront gré de cette innovation. Quel que soit le sport qui les intéresse: Automobile, hippisme, aérostation, cyclisme, sports athlétiques etc., qu'il s'agisse d'un traité didactique, de récits variés, de souvenirs ou de mémoires, il leur suffira de consulter le catalogue que nous envoyons franco sur demande pour être de suite fixés sur l'existence de l'ouvrage et sur son prix.

Les volumes sont livrés franco de port à Paris et dans les départements. Pour l'étranger, ajouter 25 0/0 en plus. Avoir soin, en commandant, de joindre le montant de la commande en mandat ou timbres-poste, les expéditions n'étant pas faites contre remboursement.

## COURRIER DE NOS LECTEURS

*Un Lecteur.* — A notre avis, le meilleur remède contre la rouille est le pétrole.

*Mlle Z., à K.* — Nous y avons pensé, mais cette distance est un peu longue pour une dame.

*Mlle B., à Faye-sur-Ardin.* — Vous trouverez cette liste dans le numéro 80 de la *Vie au Grand Air*.

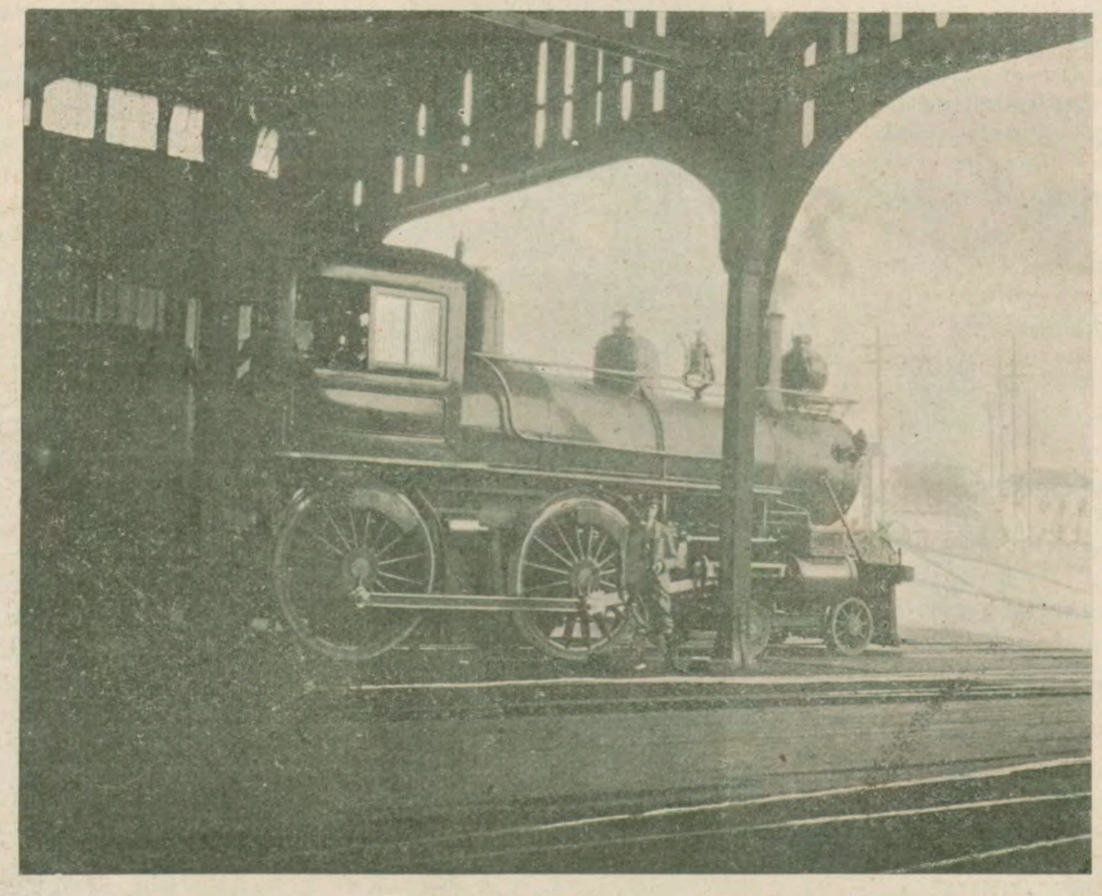
# UNE TOURNEE SPORTIVE EN AMÉRIQUE

## IV. — Chemins de fer (Suite et Fin) (1)

### Les Voies ferrées. — Pas de monopole. — Un match de trains. — L'Empire State Express.

J'ai dit, dans un des précédents articles de cette série, combien nous avions trouvé les Etats-Unis en arrière au point de vue d'un moyen de communication : la route.

La conséquence et un peu la cause logique de cet état de choses a naturellement été le développement à outrance des moyens de transport par voie ferrée. Il est à peu près reconnu aujourd'hui que sous ce rapport — comme sous quelques autres d'ailleurs — les Etats-Unis d'Amérique sont aujourd'hui le premier pays du monde. Si, dans certains cas isolés, ils ne détiennent plus le record de la vitesse sur rails (c'est le Nord français qui peut maintenant revendiquer cet honneur), ils détiennent incontestablement celui de la vitesse dans l'ensemble, de même que ceux du confortable, du nombre des trains et aussi des améliorations pratiques de tous genres se rapportant aux voyages par voie ferrée.



**La locomotive du "Dixie Flyer" New-York à Jacksonville (2.900 kilomètres en 35 heures 30 minutes).**

✤

C'est d'ailleurs un des sujets d'étonnement des étrangers en Amérique que la façon dont tout ce qui a trait aux chemins de fer est organisé là-bas. Les Américains, par suite de leur manière de vivre et de la nécessité des déplacements ont acquis naturellement l'habitude de voyager, ce qui explique facilement l'importance qu'ils donnent à toutes les questions de transport.

Et puis, il y a aussi comme stimulant au progrès, la concurrence entre les différentes Compagnies. Là-bas, il n'y a pas comme ici de ces monopoles désastreux pour le public qui souffre forcément de ce manque de rivalité. La Compagnie de l'Ouest, par exemple, est certaine que, si vous avez affaire à Rouen, c'est à ses guichets que vous apporterez votre argent; pourquoi voulez-vous qu'elle dépense son argent pour faire profiter le public d'améliorations qui, pense-t-elle, ne lui rapporteront pas un sou d'affaires de plus?

En Amérique, rien de semblable. Vous, moi, n'importe qui, pouvons construire une ligne de chemins de fer entre telle ou telle ville, aussi bien, que nous pouvons ouvrir une épicerie ou un magasin de nouveautés. Et alors, bien entendu, en avant la concurrence, à coups de tarifs, d'améliorations pratiques... et de vitesses. Certaines villes — je parle naturellement des plus commerçantes — sont reliées entre elles par trois et quatre différentes voies ferrées, exploitées par autant de Compagnies.

✤

C'est ainsi que, voyageant une fois entre Washington et Pittsburg, nous eûmes la chance d'assister à un véritable match entre deux trains.

Nous étions dans un train appartenant à la *Baltimore and Ohio Railroad C°* et notre adversaire était un convoi de la *Pensylvania Railroad C°* qui, parti de Washington à peu près en même temps que nous, nous rejoignit peu après la sortie de la ville, à un endroit ou sa ligne n'était pas séparée de la nôtre par plus de 200 ou 300 mètres.

Ce fut alors entre les deux trains, sur une distance de 25 ou 30 kilomètres où les voies étaient parallèles, une course épique. Chacun des deux mécaniciens forçait tant qu'il pouvait pour prendre l'avance, excité par tous les voyageurs qui, placés aux fenêtres, hurlaient d'enthousiasme à la vue des deux trains filant à toute allure à travers la campagne en déversant derrière eux des torrents de fumée noire.

Finalement, aucun des deux adversaires ne put prendre un avantage sérieux, et le match se termina sans résultat à un endroit ou les deux lignes se séparaient pour contourner une colline. N'importe, c'était du sport, très américain et inconnu pour nous autres Européens, que cela eut le don d'étonner légèrement!

✤

Au point de vue de la vitesse pure, le train le plus rapide des Etats-Unis est l'*Empire State Express* qui a lieu quotidiennement entre Buffalo et New-York et vice versa. Il fait une vitesse moyenne de près de 100 kilomètres à l'heure sur un parcours de 790 kilomètres, et ceci depuis cinq ou six ans déjà. C'était, il n'y a pas encore longtemps, le train le plus vite du monde, et peu d'entre nous n'en ont pas entendu parler.

Les deux photographies ci-contre ont été prises « à bord » du fameux express américain et sont surtout curieuses en ce qu'elles reproduisent bien la trépidation du train en marche.

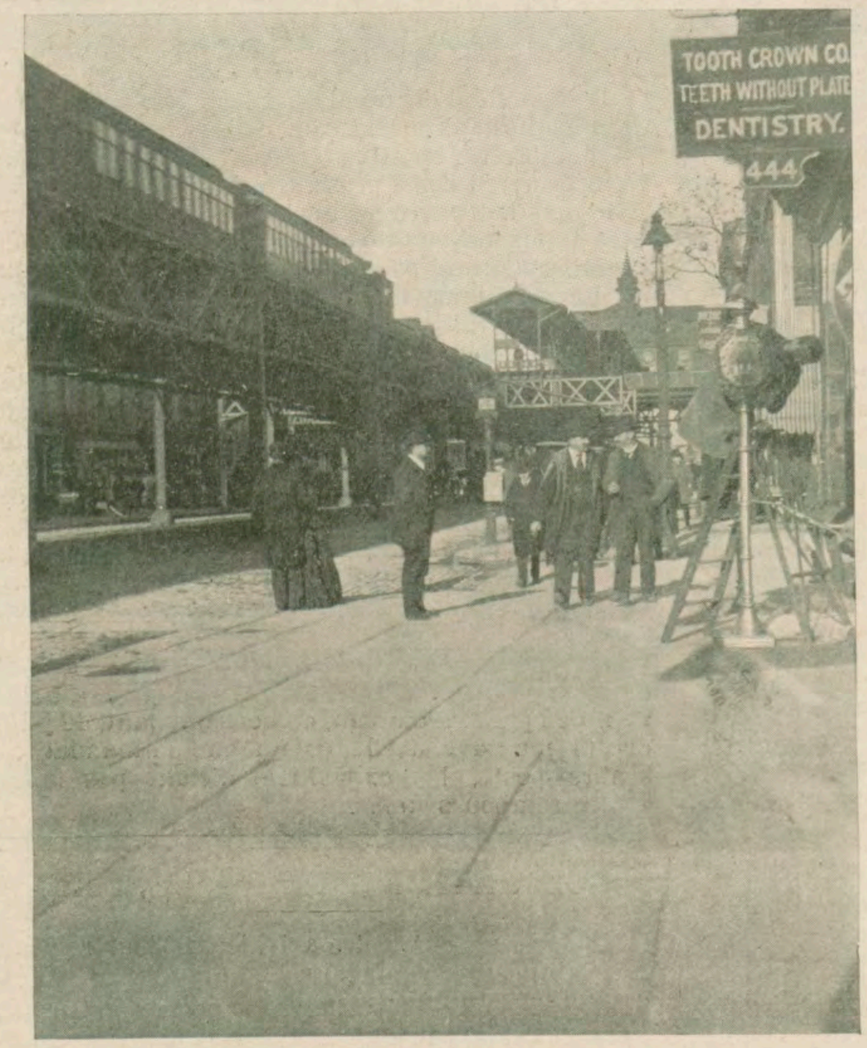
Parmi les autres grands express des Etats-Unis, on peut citer aussi le *Dixie Flyer* qui relie New-York avec la Floride.

Il est à remarquer que tous ces trains sont baptisés comme des navires, ce qui ne contribue pas peu à attirer sur eux l'attention publique.

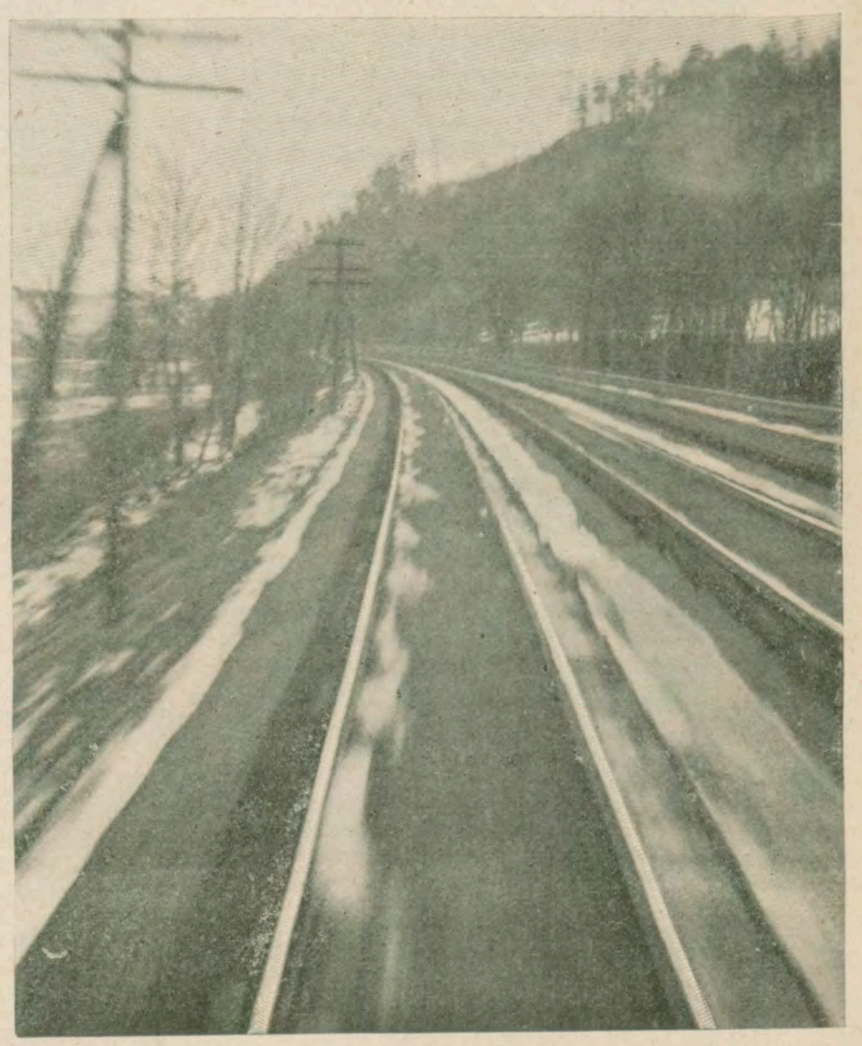
Victor Breyer.

(Clichés de l'auteur).

✤




**Le Métropolitain à New-York, au milieu de la 6e avenue, en plein centre de la ville.**



**100 kilomètres à l'heure. Photographies prises à bord de l'Empire State Express en marche. Regardez les rails un instant et vous aurez la complète illusion de la trépidation.**

(1) Voir les nos 77, 78 et 80.

# Les Théâtres

Gaité. *Les Cloches de Corneville.* — Palais-Royal. *Coralie et Cie.* — Opéra-Populaire. *Haydée.* — Bouffes-Parisiens. *Joséphine vendue par ses sœurs.*

*Lundi 2 Avril*

Mais quand reviendra le temps des Reprises!

Voila un temps qui revient souvent pour les directeurs de théâtres.

Ils le voient plus souvent que l'autre, celui où grimpés dans les arbres, les amoureux vont cueillir les cerises.

Il y a encore une différence entre des amoureux et les directeurs. C'est que les uns, avec leurs cerises, se font toujours de belles boucles d'oreilles; les autres, avec les reprises, ne se font pas toujours de belles rentes au clair soleil.

Mais quand reviendra le temps des Reprises...

C'est à la veille de l'ouverture de l'Exposition que nous pouvons le chanter en chœur ce refrain.

A la Gaité, les *Cloches de Corneville* viennent de sonner encore leur carillon. Pauvres cloches! Elles ont longuement sonné déjà. Elles doivent être bien essoufflées, et il y a, ne vous semble-t-il pas? quelque cruauté à ne pas les laisser reposer un instant.

Quand je pense que je les entendis pour la première fois à une autre Exposition, celle de 1878! Elles étaient dans toute leur fraîcheur (comme moi). Mme Simon-Girard y vocalisait en compagnie de son mari, Simon-Max, et de Mlle Gélabert.

Cantin, alors directeur des Folies-Dramatiques, qui depuis s'en est allé dans l'autre monde, exultait; car, vous savez que *les Cloches*, mal accueillies d'abord, n'obtinrent du succès qu'à la longue, grâce à la fermeté de Cantin qui s'obstina à les garder sur l'affiche, malgré des recettes très médiocres.

Système qui n'est pas toujours mauvais, système que les confrères devraient bien imiter encore parfois.

Combien de pièces sont enterrées qui finiraient par triompher de l'indifférence du public si les directeurs ne les retiraient pas tout à coup de l'affiche, parce que subitement les recettes ont fléchi!

Notez d'ailleurs qu'on comprendrait cette dernière tactique s'il s'agissait de nous donner une bonne pièce nouvelle.

Mais le plus souvent, le directeur voyant la caisse peu remplie, s'affole; il monte en hâte quelque vieille pièce qui est à son répertoire; il la monte de bric et de broc, sans soins; on « boule » les répétitions; le soir de la première, les artistes savent peu ou prou leurs rôles.

Et le lendemain?

Eh bien, le lendemain on fait encore moins d'argent qu'avec la dernière pièce retirée de l'affiche.

C'est très joyeux, je vous assure; et quand, pendant un certain nombre d'années, on a vu ces faits se reproduire avec une régularité constante, on se demande avec effroi ce qui peut bien se passer, en ces moments-là, dans l'âme des directeurs.

On nous parle toujours de l'expérience et des leçons du passé.

Ce sont là mauvaises plaisanteries qu'il ne faut jamais chercher à répandre.

Si j'avais besoin d'une preuve pour vous convaincre, ce que je viens de dire doit amplement vous suffire.

☘

Ceci ne pourrait cependant s'adresser à M. Maurice Charlot, le directeur du Palais-Royal.

L'entêtement que *Zigomar* a mis à ne pas franchir la grande haie des Recettes, l'obligeait à reprendre précipitamment *Coralie and Co*.

J'ai entendu un certain nombre de mes confrères, me dire : — « Comment! Vous trouvez cela amusant vous? Mais c'est vieux jeu. »

Vieux jeu, soit. Formule consacrée, parfaitement. Mais il y a la trouvaille du deuxième acte, le fameux acte à la Dicksonn, aménagé et truqué ainsi qu'une pièce d'escamotage. Et ceci est neuf, et c'est très amusant.

Pour une fois, on nous a supprimé les portes qui battent et les personnages qui entrent et sortent, au petit bonheur.

Vous me répondrez : Si vous vous donniez la peine de chercher dans le répertoire, vous trouveriez quelque chose d'analogue ».

J'en suis bien sûr. Mais, au théâtre, comme dans la vie, le vieux neuf est éternel. Les modes masculines ou féminines sont copiées sur d'autres antérieures.

L'important est de saisir le moment précis où l'on doit relancer ces modes. MM. Valabrègue et Hennequin ont su choisir leur moment.

(Cliché Cantin et Berger).

**M. DESSONNE.**
**qui a fait récemment des débuts appréciés à la Comédie-Française.**

Je suis bien tranquille ; dans six mois, un autre vaudevilliste, si ce n'est plusieurs, refera à leur manière le second de *Coralie et Cie*. Et ils croiront avoir lancé quelque chose d'inédit.

Les directeurs qui monteront leurs pièces aussi.

C'est tellement vrai qu'on m'a conté qu'en Angleterre, un directeur de théâtre a monté, sous un autre titre, ou plus exactement adapté, le vaudeville de Valabrègue et d'Hennequin.

Vous savez que, même en Angleterre, les auteurs français doivent toucher leurs droits.

C'est une petite formalité que les directeurs de théâtres trouvent toujours mauvaise.

Aussi, celui auquel je fais allusion, a-t-il négligé d'avertir MM. Valabrègue et Hennequin qu'il allait jouer leur pièce.

D'où un léger procès.

C'est ce que nous appellerons « l'amnésie directoriale », la plus fâcheuse de toutes.

Notez qu'elle ne s'exerce pas qu'à l'étranger.

Vous la rencontrez, si vous voyagez un peu, dans notre belle et toujours chère France, la France, Reine des Nations. Vive la République!

☘

J'en suis bien fâché pour vous. Mais je suis obligé de vous narrer encore deux reprises :

La première c'est *Haydée*, à l'Opéra-Populaire.

« Hayde-toi, le ciel t'aidera », comme disait Willy.

Maxime qui n'est pas toujours juste, puisque c'est au lendemain de cette belle reprise que M. Campo-Casso, directeur de l'Opéra-Populaire, dut résigner ses fonctions.

Pourtant M. Campo-Casso nous venait de Lyon et même, si je ne me trompe, il était passé par Marseille! Deux endroits où l'on sait comment il faut faire de la besogne rapide.

Où M. Campo-Casso a échoué, d'autres réussiront-ils? Je l'espère, car le petit public français, quoi qu'on en dise, aime suffisamment la musique.

Mais il l'adore surtout au café-concert, endroit béni où l'on peut fumer et boire et amener au besoin Totole, le petit garçon de cinq ans qui, lorsqu'une dame d'un certain âge vocalise « Rêves de printemps » s'écrie : « Dis, maman, *pourquoi que* la dame elle ouvre une bouche pareille ? A va pas m'avaler? » Réflexion bien enfantine, qui jette un peu de gaîté sur les strophes tristes de la chanteuse et aide les parents à comprendre, — et surtout à supporter la musique.

Au théâtre, il en va autrement, puisque la fumée, les bocks et les réflexions d'aussi charmants bébés que celui que je viens de vous indiquer, ne sont pas tolérés.

C'est pourquoi la tâche de l'Opéra-Populaire me semble difficile à remplir.

Il ne m'appartient pas, à moi, indigne! — de donner des conseils au nouveau directeur.

Mais s'il veut réussir, il devrait changer la salle et en faire un endroit où l'on puisse jouir des mêmes libertés qu'au café-concert.

Un établissement où l'on jouerait les *Noces de Jeannette* et le *Postillon de Lonjumeau*, le même soir, et où l'on pourrait entendre ces deux pièces si nouvelles en fumant et en buvant, ferait fortune. Le Tout-Belleville s'arracherait les places.

Si de plus, on y joignait de temps en temps une opérette bien farce, que l'on enlèverait de l'affiche tous les mois, on encaisserait tous les soirs le maximum.

Mais vouloir faire de l'Opéra-Populaire un succédané d'Opéra-Comique, où l'on représentera tout ce qu'on ne peut et tout ce qu'on ne veut plus jouer à la salle Favard, aïe, aïe, aïe, maman !

— Dites-donc, avez-vous fini de chatouiller

☘

Dernière reprise; et ce sera, Mesdames et Messieurs, " pour avoir l'honneur de vous saluer ".

*Joséphine vendue par ses sœurs.*

— Aux Bouffes ?

— Parfaitement.

— Avec Mlle Mily-Meyer ?

— Non moins parfaitement.

— Qui encore ?

— Mme Tariol-Baugé; MM. Jean Périer, Regnard et Lamy.

— Bien monté ?

— M. Berny a fait ce qu'il a pu.

J'ajoute que la partition de Victor Roger reste charmante de verve, de gaîté, de finesse et de tendresse. Et le livret est exquis. Ces deux parisiens, Paul Ferrier et Fabrice Carré, ont fait là un petit bijou qui scintillera toujours au firmament théâtral.

Hein ? voilà une jolie métaphore ?

Et comme les provinciaux et les étrangers adorent l'esprit parisien, ils viendront en foule revoir *Joséphine*.

Je n'ai qu'une tristesse en terminant cet article (oh ! vous savez, je n'en mourrai pas !), c'est de n'avoir pu vous conter une pièce nouvelle. Mais il y a un proverbe arabe qui dit : " Les vieilles mosquées sont les meilleures ".

Respectons les vieilles mosquées. Tous les jours on en édifie d'autres.

Et ces dernières ont leur agrément.

La semaine prochaine, je vous parlerai des nouvelles mosquées, c'est-à-dire, des pièces inédites.

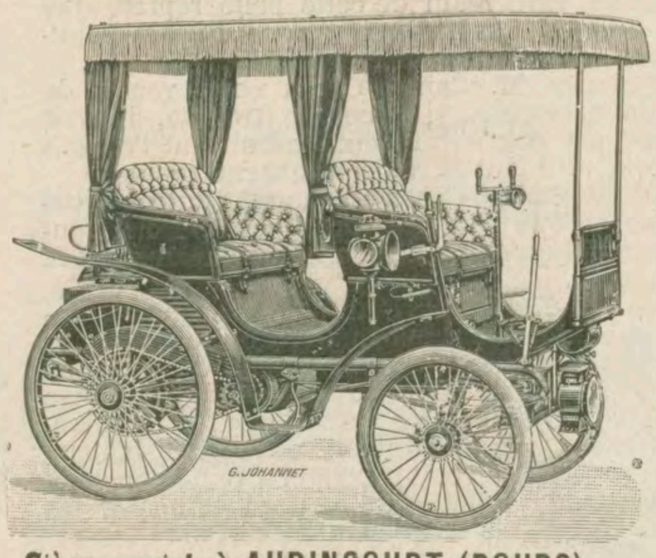
Auguste Germain.

Société Anonyme des

# AUTOMOBILES PEUGEOT

à AUDINCOURT (Doubs)

Course Bordeaux-Agen, 1896 1er prix.
Course Bordeaux-Paris, 1895 1er prix.
Course du *Petit Journal* 1894, 1er prix.




Course Paris-Marseille, 1896, 1er prix.
Course Pau-Bayonne, 1899, 1er prix.
Course Nice-Castellane, 1899, 1ers prix.
Course Bordeaux-Agen, 1898, 1er prix.

*Siège social* à AUDINCOURT (DOUBS)
*Usines* à AUDINCOURT *et* à LILLE

*Dépôt à PARIS, 83, boulevard Gouvion-Saint-Cyr*



# AVIS AUX COLLECTIONNEURS

**Collections sportives illustrées de la** *Vie au Grand Air* (EXTRÊME RARETÉ)

Première année, brochée, **22** francs --- Deuxième année brochée, **15** francs

***Les mêmes collections reliées, 3 francs de supplément***

**Envoyer 0 fr. 80 pour le port**

S'adresser à la *Société d'Éditions Sportives*, 370, rue Saint-Honoré, Paris:



# Voiture Légère

# CLÉMENT

Construites d'après les brevets

## PANHARD ET LEVASSOR

***Prix : 5,000 francs***

Pour tous renseignements

Écrire ou s'adresser

à l'Usine Modèle

# CLÉMENT

33, Quai Michelet, à Levallois-Perret


# ÉCHOS

Trois ou quatre comprimés de **Vichy État** dans un verre d'eau la transforment immédiatement en une excellente eau alcaline gazeuse très digestive.

⁂


**CYCLES & APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES DE TOUTES MARQUES**

**Crédit 15 mois** sans majoration de prix

*Catalogue général franco*

**AGENCES RÉUNIES**

**5, BOULEVd de STRASBOURG, PARIS**


⁂

Nous avons rencontré l'autre jour, conduit par M. Jénatzy le nouveau phaéton à grande vitesse et grand parcours qu'essayait la Compagnie Internationale des Transports automobiles.

Cette voiture d'aspect élégant et très confortable comme tous les types que construit du reste cette compagnie, a magnifiquement répondu à l'espoir de ses constructeurs, elle a couvert en effet 156 kil. d'une seule traite à la vitesse moyenne de 22 kil. à l'heure,

Cette voiture peut atteindre en palier une vitesse de 50 kil. Voilà certes un véhicule qui répondra au désir de beaucoup de personnes qui reculaient devant l'achat d'une voiture électrique malgré tous les avantages de ce mode de locomotion à cause du parcours restreint qu'on obtenait jus'qu'à ce jour.

Puisque nous parlons de cette compagnie qui est à la tête du mouvement électrique, commettons une petite indiscrétion dont on nous saura gré : la Compagnie des Transports Automobiles termine en ce moment la mise au point d'une voiture mixte à pétrole et à électricité qui fera certainement sensation.

Cette voiture se rechargera en cours de route au fur et à mesure de ses besoins, et dans les côtes, en faisant agir simultanément le moteur électrique et le moteur à pétrole, on obtiendra des vitesses que seules jusqu'à ce jour permettaient les voitures de course : ce sera la vraie voiture de grand tourisme.

⁂

Le grand triomphateur de la série d'épreuves qui se sont disputées toute la semaine dernière sur la Côte d'Azur, ç'a été sans conteste Béconnais. Le roi des motocyclistes vient d'ajouter, sans conteste, non pas un, mais plusieurs fleurons à sa couronne.

Un chauffeur qui a déjà fait ses preuves sur la route, et qui la connait dans les coins, s'il est permis d'employer ici cette expression un peu familière, notre ami Archdeacon, me disait l'autre soir : Ce qu'il y a d'intéressant, ce n'est pas de gagner une course avec une voiture de 50.000 francs, la belle histoire, tout le monde peut faire cela. Ce qui est admirable, c'est de battre toutes ces formidables machines, lourdes de poid et d'argent avec un outil de 2.000 francs. Et c'est précisément ce qu'a fait Béconnais. Dans la course Nice-Marseille, c'est 3 minutes qu'il a gagné à la première voiture, celle du terrible de Knyff. Une fois de plus, David triomphe de Goliath.

Dans la course de la Turbie, il est retardé par un accident de robinetterie. Mais le lendemain, il prend largement sa revanche dans la course du mille. Il couvre les 1.609 mètres en 1 m. 18 s. soit à une moyenne de 92 kilomètres à l'heure.

Dimanche, son tricycle Perfecta l'emmenait surla côte de l'Esterel à une nouvelle victoire. Les 13 kil. 600 de la terrible côte sont gravis en 14 m. 44 s. soit 55 kil. à l'heure de moyenne sur cette pente formidable.

Voilà ce qu'on peut faire avec un tricycle Perfecta. Croit-on qu'il faut un cadre solide pour résister à de telles vitesses et à de tels efforts!


**EAU D'OREZZA Sce PIANE**

**Carte Blanche**

Eau de Table sans Rivale

Dans tous les bons restaurants et 8, pl de la Madeleine.

**QUINQUINA DUBONNET**

**APÉRITIF**

***dans tous les Cafés.***

# Suprême Pernot

**le meilleur des desserts fins.**


Chronique
des
## ASSURANCES SPORTIVES

**De la responsabilité civile**

J'ai déjà, dans de précédentes chroniques, appelé tout particulièrement l'attention des lecteurs sur la nécessité absolue qu'il y a pour eux à faire garantir par des nuances leur responsabilité civile.

J'insiste tout spécialement sur ce point en ce qui concerne le Sport Automobile.

La semaine qui vient de s'écouler me parait propice à ce rappel.

Nous avons tous pu lire le compte rendu des divers accidents, dont plusieurs suivis de mort survenus dans ces derniers temps.

Les auteurs de ces accidents sont assurés dans la plupart des cas, mais j'en sais qui ont omis de prendre cette précaution élémentaire et qui, à l'heure actuelle sont profondément soucieux et cela s'explique, car si les tribunaux se montrent aussi sévères qu'ils se sont montrés récemment, cela peut leur coûter cher.

Aussi je le répète, ne faites pas sortir une voiture automobile sans vous être préalablement assuré contre les éventualités d'accidents que la voie publique réserve aux plus adroits.

J. DE DUSMET.

*Pour tous les renseignements concernant les assurances, s'adresser à M. de Dusmet aux bureaux de la* Vie au Grand Air, *37, rue Saint-Honoré; notre collaborateur se met à l'entière disposition de nos lecteurs.*

## OFFICIERS MINISTÉRIELS

**VARENNE ST-HILAIRE**. **Propriété**, r. du Bac, 87. Ce 932 m. Rev. br. 1.200 fr. M. à p. 20.000 fr. A adj. sur 1 ench. Ch. des not. de Paris, le 24 avril 1900. S'adr. à Me **Lindet**, notaire à Paris, boud. St-Michel, 9.

**MAISON Av. à Paris, de L'OBSERVATOIRE** 5. Ce 497 m Rev. br. 27.137 fr. M. à p. **100.000** fr. à adj. s. 1 ench. ch. des not.de Paris le 24 avril 1900. S'ad. à Me **Hussenot-Desenonges,** notaire, rue des Pyrénées, 393.

**CREANCES** s'élev. à 38.966 f. 25. adj. étude de Me **P. Rigault**. not. bl. Sébastopol, 31, le 20 avril 1900, à 1 h. M. à p. (pt. et. bais). 500 fr. Ce. 209 s'ad. à M. **Châle,** Synd. Boulevard Saint-Michel, 7 et au notaire.

**2 MAISONS à Paris :** 1° 48, r. Miromesnil : 2° a[dj.] r. Martyrs, 37. Rev. 18.296 f., 33.384 f. — **Propes à Boulogne, bords de la Seine :** 1° r. Abo[ndances] : 2° bd des 4-Septe. Ces 9.764 m., 2.380 m. M[ises] à p. 185.000 f. 325.000 f. 200.000 f. 45.000 f. A adj. s. ench. Ch. n. Paris. 24 avril 1900. S'ad. aux not. **Danvin,** à Boulogne, et **Kastler,** 116, r. du Fg.-S[t-] Honoré.

**ST-MAUR-LES-FOSSÉS. Prop.** ang. r[ue] du Port de Créteil et ruelle des J[ardins]. M. à p. 9.000, 5.000 et 2.800 f. Adj. s 1 ench. ch. d. not. de Paris, en 3 lots, le 1er mai 1900. S'ad. à Me **Vallée,** not. Boulevard Voltaire, 204.

*Les annonces de MM. les* **Officiers Ministériels** *sont reçues à Paris, chez M.* **Cliquet**, *20, rue de la Banque.*

## PETITES ANNONCES

### HOTELS RECOMMANDÉS

**BIARRITZ**

HOTEL D'ANGLETERRE. Garage pour Automobiles.

## BOURSE DES SPORTS

**Chaque abonné d'un an a droit, dans le cours de son année d'abonnement, à cinq petites annonces de 4 lignes au maximum. Le texte de ces annonces doit nous être parvenu le vendredi matin pour être publié dans le numéro de la semaine suivante.**

**Prix de la ligne pour les non abonnés et pour les annonces supplémentaires (36 lettres), 0 fr. 50.**

*Motocycles.*

**A vendre** excellent tricycle, état de neuf, garde-boue aluminium, selle fauteuil avec voiturette remorque, capitonnée drap marron, ayant peu roulé. Le tout ayant coûté 2200 fr., pour 1700 fr. S'adresser Vallée, Touriste-Grenoble.

*Occasions.*

**Amateur,** désire acheter collections ou lots de timbres-postes, il échangerait également. Rien des marchands. Écr. O. Roumet, à Biliancourt (Seine).

**On achèterait** avant train d'occasion. M. de Cagnon. 8, rue Cardinet.

*Photographie.*

**Détective** 6 1/2×9 maroquin, objectif Planar Zeiss F. 2,6. Obturateur Thomston derrière l'objectif Focal Plane pour grands instantanés. Magasin à 18 plaques, mise au point, viseur clair, splendide appareil à vendre pour double emploi 250 francs.

Paul Noyé, 21, rue de La Boëtie, Paris


*Le Gérant :* JARRIGE.

Imp. JEHLEN et LÉGUILLON, 58, rue Greneta